

Ford model T Runabout 1914

“In feite was dit de voorloper van de automaat”

De eerste model T van Ford rolde dit jaar 110 jaar geleden de fabriek uit. Maar dat was niet de aanleiding om taxateur en Runabout-eigenaar Jeroen Helms te bellen voor een afspraak. William van der Meulen, organisator van de Nationale Oldtimerdag Lelystad (zondag 17 juni), wees me op de optocht Belle Epoque-voertuigen van die dag. “Doe mij een lijst eigenaren”, vroeg ik brutaal. Pre-war wagens zijn lastig te verleiden tot een reportage. Eenvoudigweg omdat de auto's niet altijd rijdend zijn. De T van Jeroen reed, en hoe!

DOOR ALBERT MENSINGA





spreekt Frans', en zo kwam ik terecht bij de afdeling *Agent Technique & Commerciale*. In Kinshasha was het hoofdkantoor en ik werd doorgestuurd naar Katanga, de broeihaard van de Congo. Daar deed ik Peugeot, de kopermijnen bestelden jaarlijks honderd van die 403 Camionettes, en Chrysler, met het hoofdkantoor in Lusaka, Zambia. En Dodge trucks, en een beetje Clark-Michigan (van die grote shovels) in het kader van de *US Aid*: afrekenen in Congolese Franken en via Brussel terug naar de States in keurige Dollars. Maar de Congolezen kochten die trucks niet. De kopers waren bijna allemaal Libanezen." Wie smakelijke anecdotes over Jeroen's tijd in de Congo wil horen, tikt hem eens op de schouder tijdens een taxatiedag, beurs of andere bijeenkomst. Die is zo los.



Mercedes, DAF en Volvo

Zijn verhalen van na zijn Afrikaanse tijd, zijn zo mogelijk nog interessanter. Al was het maar omdat we ons er meer bij kunnen voorstellen. Terug in het natte Holland startte Jeroen bij AGAM, het importbedrijf van Mercedes-Benz, eerst als assistent en later als verkoper in Amsterdam, precies in de tijd van de nieuwe *200 streep acht*. Daarna verkocht

Helms vrachtwagens voor Groot-Amsterdam, in 1972: "Dat viel op en Jo Schröder van DAF stuurde een oude kennis om me over te halen bij hen vrachtwagens te gaan doen. Tijdens een vrachtautoRAI ontmoette ik een oude studiegenoot van me, Jan van Zetten, toen directeur Volvo bussen. Die ontmoeting bleef niet onopgemerkt en de directie van DAF verbood me om bij Volvo Bus te gaan werken,

Jeroen had eigenlijk geen bevraging nodig. Hij kende het uitgangspunt - vertel iets over jezelf en waarom een 1914 T-Ford - en rolde onafgebroken zijn fascinerende vertellingen door zijn *man-cave* in Hoofddorp. In die met ontelbare memorabilia behangen loods, met twee extra verdiepingen, staan naast de T een Dodge Brothers van enkele jaren later en een fraai bruine Jubilee BMC Mini, met Riviera dak en Rostyle wielletjes, en bij nadere inspectie zo'n beetje alle opties die in een luxe Mini van die tijd thuishoorden. Het bijbehorende verhaal is een artikel waard. Later misschien. Nu eerst de T. Het is vroeg en we lopen de trap op naar 'de tweede' voor koffie en een levensverhaal. Ook daar kwam ik ogen tekort. Een Tesla voor kleuters, diverse expressionistische schilderijen (van de hand van zijn vrouw) aan de wand, stapels boeken en folders en fotoboeken van recente uitjes met het Kennemer Auto Historisch Genootschap, waaruit uiteraard driftig geciteerd werd. Heerlijke verhalen van een man met een bijzonder verleden. Ik loop het kort door.

Congo

"Net als ieder ander jongetje, ik ben van 1944, speelde ik met Dinky Toys. En bij de een worden ze in de loop van de tijd groter. Ik was echter nooit bezeten van auto's. Begin jaren zestig verhuisde ik naar Zwitserland. Ik kocht een Brilkever, genoot van de bochtige bergweggetjes en reed binnen een week mijn 'Ferrari' total loss. Daarna kwam een Austin A30, met afgezaagde uitlaat voor een goed geluid. Daarmee reed ik tweemaal op en neer naar Nederland. Terug in ons land deed ik een jaar HTS Autotechniek in Apeldoorn, maar dat was me te technisch. Driebergen leek me wel iets, het IVA. Mijn pa vond dat meer iets voor rijkeluijszootjes en adviseerde me om eerst praktijk te gaan doen. Zo kwam ik bij de Rootes Group dealer in Blaricum, de firma Keijer. Die verkocht Humbers, en de Hillman Imp was net uit. Daarna het IVA, dat was een fantastische tijd. De buurman van mijn vader was directeur van de Nieuwe Afrikaanse Handelsgenootschap en die lokte me naar Congo, 'je bent technisch en je





mee doen. Dat taxeren deed ik tijdens het werk, zo kwam ik op plekken waar nooit iemand kwam en ik dus ook zaken kon doen. Onder het mom van een taxatie verkocht ik vrachtauto's en bussen. De gele Runabout begon met een 'V pointed' radiator van Livingstone, aangeboden ergens in Engeland. Gaandeweg verzamelde ik onderdelen voor een model T. In schuren, opslagplaatsen, zolders en werkplaatsen kwamen assen, stoelen, lampen, wielen *splash aprons* en van alles tevoorschijn, resulterende in een berg met onderdelen van diverse Fords van voor 1916 en dat is nu die gele Ford geworden. Het chassis kwam van een T-Ford uit 1914 en de carrosserie was van een N-Ford uit 1906. Dat had de juiste breedte maar was te kort. Ik deed veel zelf en besteedde specialistisch werk uit. Een houtbewerker uit Laren verlengde de langsliggers van deze carrosserie, maakte het houten schutbord en legde er een vloer in. De mooiste koop was een bestelwagen vol onderdelen van een vriend van een vriend, die er na dertig jaar niet aan was toegekomen zijn T-Ford te bouwen. Er zat een achteras bij uit twee helften, dus geklonken, uit 1913. Hij bracht wel vier motoren mee, waarvan drie gebarsten, en deze is van 1916. Ellermeyer bekleedde de stoelen, die ik vond bij een boer op zolder. Eigenlijk wilde ik een Speedster maar het werd een Runabout, voor mij de leukste variant. Met een verlengde Ackerman voorruit, anders zit ik tegen die stang aan te kijken. De Excelsior banden, voor smaller dan achter, worden voor de Amerikanen in Vietnam gemaakt. Heel apart." Er is zoveel te zien aan deze auto en elk onderdeel

dat was toen water en vuur. In 1982 kwam ik bij de afdeling autobussen van DAF terecht. Dat werd United, een samenwerking van DAF Bus, Bova, Den Oudsten, Optare en het Deense DAB, maar ging uiteindelijk failliet. Alles werd opgeslokt door VDL. Mijn collega's gingen mee, maar ik niet. Ik was werkeloos, tot ik een telefoontje kreeg van een vroegere klant van mij, de directeur van Fram Techniek: 'wil jij IVECO-bussen gaan importeren?' Dat werd een geweldig succes." Gevolgd door een interessante uiteenzettingen over Pegaso, aluminium Caetano bussen voor Connexion en de laatste 7 jaar tot aan zijn vroegpensioen, bij MAN truck & bus, ook voor de bussen. Tijd voor de T.

Taxeren

"Mijn hobby was al zo'n dertig jaar het taxeren van met name vooroorlogse auto's. Ik vond het leuk om deze voertuigen te beschrijven. De oude auto's zijn een avontuur en je kunt er zoveel leuke dingen



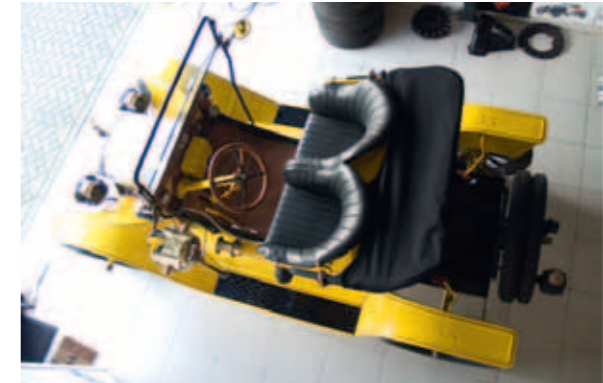
heeft een eigen geschiedenis, ik zou er een boek vol over kunnen schrijven. De kap werd op maat gemaakt zodat het een Olivier B. Bommel autootje werd. Maar cartoonesk vind ik het eindresultaat zeker niet. Het bracht mij terug naar mijn jeugd, waar dergelijke modellen uit de Matchbox 'Models of Yesteryears'-serie de solide basis van mijn verzameling vormden. Toen ik de gang naar de bibliotheek eenmaal gevonden had, koos ik met grote regelmaat de autoboeke met auto's van voor de oorlog om me te vergapen aan de vormen en details die de Kadettjes en Escorts van mijn jeugd jaren moesten ontberen.

"En dat is het leuke van de Pionier Automobielen Club. Het is geen merkenclub en het zijn allemaal verschillende auto's. Er is zoveel te beleven aan die voertuigen en dat maakt het speciaal. Ik verheug me enorm op de 'Belle Epoque'-bijeenkomst, tijdens de komende 34e editie van de Nationale Oldtimerdag in Lelystad. Het bijbehorende lustrum van de T-Ford maakt het tot een feest."

Rijden met de T

Starten gaat sinds kort elektrisch. Een modificatie. Jeroen loopt een rondje om zijn auto, drukt op knopjes en draait aan kraantjes. Gezeten achter het stuur rukt hij aan een staaldraad, de choke, en bedient hij de twee handels aan het stuur: rechts het handgas en links de ontsteking. Na een korte aanloop ploft de driecilinder viercilinder tot leven. Remmen los, in één door het linker pedaal in te trappen, en de versnelling in te schakelen. Het middelste pedaal (R) is de achteruit, het rechter (B) de rem, die overigens op de transmissie zit. Een avontuur? Reken maar!

Voor het opstarten was al geconstateerd dat de carburateur lekte. Tijdens het rijden merkten we er niets van. De opstap is als in een koetsje. Voet op de treeplank, hand aan de raamsponning en ik zwaaide mijn zitvlak in de weelderige zwartleren kuip, die recht op en behoorlijk gezichtsbepalend de Runabout siert. De eerste gang is er om de 600 kilo die de Ford licht is, in beweging te krijgen. Dat ging soepeler dan ik verwachtte. Na enkele meters zet Jeroen de tweede versnelling aan, knijpt het handgas dicht en de T rolt met trage puffen van de viercilinder, maar zeer zeker van haar taak en zaak, in *no time* naar de vijftig. "Hij kan wel tachtig", aldus Jeroen, die me met een zekere hand over het bedrijfsterrein stuurde. Ik stelde me een rit naar Limburg voor, over de binnenwegen. "Dat zal dan een zeer geconcentreerde onderneming worden, dit is geen moderne auto." Toch valt me het comfort reuze mee. De Morris Commercial uit 1941 (zie pagina 50) was me meer een ontbering, edoch ook viermaal zwaarder. De dunne bandjes en gammele wielotjes met houten



spaakwerk daarentegen gaven de Runabout een fier rijgedrag waarbij van hellen in de bochten geen sprake was. Hobbels en bobbel, we reden even *off road* voor de fotoshoot, werden moeiteloos genomen en alleen de wind in onze gezichten zorgde voor ongemak. Bladvering. Bij lichtgewicht voertuigen helemaal zo slecht nog niet. Het meest verbaasd was ik over het remwerk. Via frictie op de transmissie mindert de T vaart. Enig gevoel voor anticipatie siert de chauffeur, want dit vergeleken met een moderne rit is ridicul, maar een stap op het middelste pedaal (R) betekent niet meer en niet minder dan een uiterst soepele vertraging. Ik stapte met ontzag uit, of af, en bedankte Jeroen voor het genoegen. Wie de mogelijkheid krijgt om eens met een voertuig uit de vroegste dagen van de automobielgeschiedenis te rijden, doet er goed aan deze met beide handen aan te grijpen. ♦



Informatie

Nationale Oldtimerdag Lelystad
www.oldtimerdaglelystad.nl

Pionier Automobielen Club
www.pionierautomobielenclub.nl